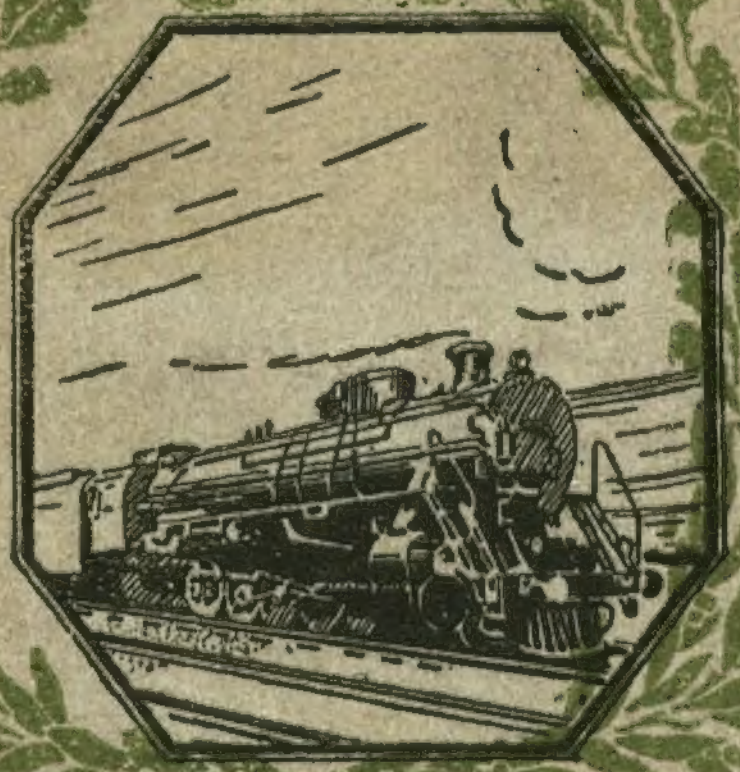
656.2
Е90
Ефетов М.
Л-95.

ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА



Н. А. ЛУНИН

ПРОФИЗДАТ • 1946

ДНТБ
131604
КНИГА

338 Т1: 6214
Л. 84

ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

М. Ефетов

МАШИНИСТ ПЕРВОГО КЛАССА

1966

Дорожная научно-техническая
БИБЛИОТЕКА
Западно-Сибирской жел. дор.
ИНВ № 5/и

Декоратэрий

Издательство ВЦСПС
Профиздат
Москва
1946

1954 ПР
2763

Герой Социалистического Труда Н. А. Лунин

Бывает и так, что новые пути науки и техники прокладывают иногда не общеизвестные в науке люди, а совершенно неизвестные в научном мире люди, простые люди, практики, новаторы дела.

И. Сталин.

ОДИН ИЗ МНОГИХ

Диспетчер вызвал к селектору машиниста Панова.

— Евгений Андреевич, вы нужны! Немедленно!

— Готов, товарищ диспетчер!

— Есть телеграмма от начальника дороги. Надо срочно доставить особо важный состав. Военный груз...

На этом разговор оборвался.

Глухо забили зенитки, и сквозь тяжёлые шторы в диспетчерскую донёсся протяжный вой сирены. Низко над самой станцией с рёвом пронеслись истребители, затем что-то ухнуло, раскрылись рамы, подскочил на столе стакан.

— Товарищ диспетчер! — прохрипел рупор.

— Я диспетчер!

— У аппарата машинист Панов. Беру срочный состав!

Торопливо застёгиваясь на ходу, Панов побежал к паровозу. Но взрывная волна швырнула машиниста в сторону, и что-то тёплое окутало его, стало легко и спокойно. Он потерял сознание.

Очнувшись, машинист ощупал себя, убедился, что ранен несерьёзно, осмотрелся. Бомбы рвались уже за полотном дороги, враг был отогнан от станции. Возле Панова валялись куски кровельного железа, осколки.

Панов поднялся, подошёл к составу. Людей тут не было. У пыхтящего паровоза — чистого, лоснящегося — фары свернуло в сторону, стёкла в будке машиниста выбило, кое-где поднимались фонтанчики пара.

Шум воздушного боя отдалялся.

Панов принялся чинить машину. Повреждения хоть и были незначительными, но без исправления их нельзя отправляться в рейс.

И только окончив ремонт, Панов забежал на медпункт.

— Почему вы не пришли раньше? — спросила его медсестра.

Панов с удивлением посмотрел на неё:

— Ведь я — хозяин машины. Разве раненый боец, уползая с поля боя, может бросить винтовку? Так же и я свой локомотив. Я — лунинец.

Евгений Панов был одним из многотысячной армии лунинцев — последователей славного новосибирского машиниста Николая Лунина.

За несколько лет до Великой Отечественной войны молодой кочегар Лунин отправлялся на паровозе в свой первый рейс. В Новосибирске стояла ещё хмурая зима, а на солнечном юге Украины уже цвела весна.

Вдоль железнодорожного полотна выстроились распустившиеся тополи, над влажно-чёрной землёй курился пар, а справа, там, где мелькали тени вагонов, нежно зеленели склоны насыпи.

Паровоз серии «Э», или, как его ласкательно зовут машинисты, «Эмка», выходил из депо Славянск. Медные и никелированные части локомотива блестели, словно каска пожарного. Но машинист продолжал чистить паровоз.

Предстоял не обычный рейс. Вероятно, Алексей Стаханов, сентябрьской ночью спускаясь в забой, не думал, что ночь эта станет исторической. Так же не предвидел и Кривонос, что его рейс откроет новую страницу в истории транспорта, что сотни тысяч железнодорожников пойдут по его пути и будут называться кривоносовцами.

Машинист Кривонос упорно продолжал начищать свой паровоз. Он готовился совершить первый пробег по новым нормам.

Не все верили в его победу.

— Брось, Петро! — говорили ему. — Ничего не выйдет. Сорвёшься. Себя осрамишь, и нам за тебя краснеть придётся.

Но Кривонос не сомневался в жизненности своего метода. Он начал ставший историческим пробег по новым нормам. Он открыл большой клапан, пар с огромной силой устремился в цилиндры, а пламя, вскормленное опытной рукой, давало всё больше и больше пара.

Жители посёлков, прилегающих к полотну, рассказывали, что во время первого рейса Кривоноса его состав издали по звуку приняли за экспресс. Но промелькнул паровоз, и тогда увидели, что это «Эмка», а за ней огромный товарный состав.

На станцию Ясиноватую поезд Кривоноса пришёл на 55 минут раньше срока.

Так началось знаменитое движение стахановцев-железнодорожников, которое получило название кривоносовского.

О победе Кривоноса Николай Лунин узнал на следующий же день из газеты. Лунин перечитал все телеграммы о кривоносовском рекорде и с нетерпением ждал центральных газет с подробностями пробега. Подумать только — простой машинист опрокинул старые установившиеся теории. А Лунин всегда мечтал быть машинистом. Это желанное будущее. А пока паренёк был счастлив тем, что стал кочегаром. Первая поездка на паровозе полноправным членом бригады — кочегаром — запомнилась Николаю навсегда.

Новосибирск Лунин оставлял в непогоду, а станция Тайга, где был конечный пункт первого рейса, встретила молодого кочегара солнцем.

Плавился снег, в кюветах по сторонам полотна дороги бежали ручейки. В домике главного кондуктора Тимофея Фёдоровича мыли окна. Солнечные зайчики, отсвечивая от стекла, бегали по паровозной будке, и один из них задел Николая. Лунин зажмурился, а когда открыл глаза, увидел статную девушку с большим узлом волос на затылке и светлыми глазами за густыми чёрными ресницами. «Настоящая сибирячка», — подумал Николай.

Лунину часто приходилось бывать на станции Тайга. Он останавливался у кондуктора Тимофея Фёдоровича, а свободные дни проводил с его дочерью Анной.

Лунину шёл тогда двадцатый год — он был самым молодым кочегаром, и потому странным показалось, что такой юнец добивается отправки на курсы машинистов, хочет получить самостоятельную работу.

Но Лунин не менял раз принятых решений и добивался намеченного. Читая одну из книг Джека Лондона, он выписал две строчки:

«Я не упрям; но если я наметил себе цель, я стремлюсь к ней так же неуклонно, как стрелка компаса к полюсу».

Мешало Лунину то, что казался он моложе своих лет. Светловолосый и румяный, он выглядел бы мальчиком, если бы не широкие плечи и привычка говорить громко, привычка, родившаяся среди беспрерывного грохота на паровозе.

Молодой парень упрямо стоял на своём. Он пошёл в комсомольский коллектив, объяснил, что работает отлично, знание помощника оправдывает с честью — значит нет оснований мешать ему учиться дальше.

Лунин вышел из семьи потомственных железнодорожников. И отец работал на транспорте и дед.

Вырос Лунин в Сибири, на Томской железной дороге; здесь же проработал всю свою жизнь его отец. И когда Николай добился отправки на курсы в Тайгу, он сказал Анне:

— Знаешь, какая честь быть машинистом! Паровоз — голова поезда, а машинист — его мозг. Я хочу стать не просто машинистом, а полным хозяином локомотива.

Однажды из Новосибирска он писал Анне:

«Это ничего, что мне сразу не дали путёвку ехать на курсы. Ведь сразу победа не даётся. Я и запасся терпением. Пока что не теряю времени, хожу в библиотеку, читаю. И, знаешь, Аня, хочу тебе рассказать, что прочёл в одной книге про то, как надо добиваться учёбы. В этой книге было написано так: «В науке нет широкой столбовой дороги, и только тот может достигнуть её сияющих вершин, кто, не страшась усталости, карабкается по её каменистым тропам». Это написал Карл Маркс».

Наконец молодого кочегара послали на курсы машинистов, и с первых же дней учёбы он — самый молодой слушатель — завоевал звание отличника. Такой уж характер у этого человека: что бы он ни делал, он делал отлично.

Теперь Лунин чаще встречал Анну и с увлечением рассказывал ей о случаях в поездке, об учёбе, о машине, о планах на будущее. Анна иногда останавливала его:

— Николай, ты хочешь стать лучше всех других машинистов — и ездить и ремонтировать. Старшие не делают этого. А ты ведь молод ещё.

— Ничего, — шутил он, — молодость временный недостаток. Скоро я от этого недостатка избавлюсь.

Однажды, когда он уже заканчивал курсы, Аня показала ему газету с телеграммой о награждении Петра Кривоноса. Теперь у знатного машиниста были сотни последователей.

— Вот видишь, — сказал Николай. — Видишь, что может человек сделать. Надо только учиться. И не одному машинисту, а всей бригаде — и помощнику и кочегару. Вот говорят: если б молодость знала, если б старость могла. Значит надо, пока есть молодость, узнать побольше, изучить. Тогда и получится, что силы есть молодые, а знания, как у старика.

В депо Новосибирск Николай Лунин вернулся квалифицированным машинистом, имеющим к тому же специальность слесаря. Вместе с ним приехала Анна Тимофеевна.

— Николай-то наш за год переродился, — говорили в депо. — Уехал мальчишкой, а вернулся механиком, солидным, женатым.

ПЕРВЫЕ ДЕВЯТЬ ЛУНИНЦЕВ

Одновременно с Луниным право управления паровозом получил комсомолец из школы фабрично-заводского ученичества Геннадий Чирков. Так же, как Лунин, Чирков отлично изучил устройство паровоза и потому встал у правого крыла паровоза к реверсу машиниста. Но теория теорией, а практических навыков Геннадию нехватало. Всё давалось трудом, опытом. Простое, кажется, дело забросать топку углём, но и тут получались конфузы. Будучи ещё помощником, он взял как-то лопату угля, размахнулся, но лопата ударилась о край топки и весь уголь просыпался на пол.

— Не горюй, — смеясь, сказал машинист-наставник. — Приедем в депо, запишем в книгу ремонта, чтобы топку расширили. Тогда уголь будет попадать прямо в огонь.

Наставник шутил, но у паровозников считалось так: раз машинист всё аккуратно записывает в книгу ремонта, значит он хороший хозяин, по-настоящему заботится о своей машине, лечит её.

Иначе относился к книге ремонта Геннадий Чирков. Получив квалификацию слесаря, он старался своими силами справляться с мелкими неполадками в машине. Делал он это тишком, нарушая установившиеся в депо испокон веков традиции. В депо действий Чиркова не одобряли.

Однажды, ведя паровоз на подъёме, Чирков, внимательно прислушиваясь к машине, различил среди множества звуков движущего механизма еле улови-

мые посторонние удары, словно фальшивую ноту в оркестре.

Как только паровоз пришёл на станцию, Чирков стал его осматривать и обнаружил неполадку в важнейшей детали паровоза. Что делать? Обычно в таких случаях машинист вызывает слесарей, а под поезд подаётся резервный паровоз. Много хлопот создаёт это на путях. Чирков сам устранил неисправность и отправился в путь точно по графику. В депо Чирков услышал, что его поступки вызывают насмешки.

Но уже прошёл слух о том, что есть другой машинист, который давно поступает так же. Этот машинист добился квалификации слесаря 6-го разряда и почти весь текущий ремонт делает силами своей бригады. Зовут его Николай Лунин. К нему-то и пошёл Геннадий Чирков поведать о своей обиде.

— Смеются? — спросил Лунин.

— Смеются.

— А ты?

— А что я?! Я ничего.

— Ничего — это плохо. Надо делом доказывать, что ты прав, тогда, небось, перестанут смеяться. Тоже, подумаешь, белоручки, извозчики...

Лунин злился. Обычно сдержанный, он загорался, когда дело касалось работы.

Лунин говорил долго и горячо. Потом у начальника депо, на комсомольских собраниях, в стенной газете — везде, где только мог, он упорно и настойчиво доказывал, что все неполадки в машине нужно устранять в самом начале, а не ждать прихода в депо. Тогда и ремонта будет втрое меньше. Ведь новые большие паровозы обслуживает девять человек. По очереди меняются три бригады — машинист, помощник и кочегар.

— Девять! Да это же целая мастерская! — говорил Лунин. — Один приспособится чинить одно, другой —

другое, третий — третье. И каждый в своём деле будет специалистом.

Лунин победил. Когда в Новосибирск прибыл новый паровоз «Феликс Дзержинский» 1242, администрация депо отдала его комсомольцам. Во главе бригады стал Николай Лунин, а его напарниками — сменными машинистами — Геннадий Чирков и Иван Ласточкин.

— Стахановец должен непрерывно учиться, совершенствоваться в своём деле, — говорил Лунин. — Он обязан вносить новое в работу...

Лунина горячо поддерживала партийная организация депо. Часто в гостях у Николая Александровича бывал секретарь партбюро депо — старый опытный машинист. Приходил он и на уроки Лунина, к которому партбюро прикрепило опытных преподавателей. Они помогали молодому машинисту поднять общую и техническую культуру.

Не было такого вопроса в работе (а вопросов, казалось бы, неразрешимых препятствий и трудностей хватало с избытком), с которым Лунин не приходил бы в партбюро. О чём только не говорилось здесь, в этой прокопчённой комнате, куда доносились грохот и лязг из цехов огромного депо. Тема бесед Лунина выходила далеко за пределы его паровоза. Прочитал Лунин «Тихий Дон» Шолохова, взволновала его эта книга. И с этим волнением пришёл он в партбюро.

Однажды Лунин внёс на партийном бюро предложение выпустить для железнодорожников карманный справочник.

— Подумайте, — говорил Лунин, — какое облегчение будет паровозным бригадам. Ведь тогда о многом не придётся спрашивать у слесарей.

Партийная организация депо поддержала предложение Лунина, сообщила о нём в Москву, и такой справочник был издан.

Вечерами Лунин подолгу засиживался за книгами. Чем больше он узнавал, тем больше хотелось узнать. Как-то в Москве в редакции центральной газеты его спросили:

— Как вы проводите время в часы, свободные от работы?

— Учусь, — сказал Лунин. — Видите ли, и ФД — паровоз и ОВ — паровоз. Название одно, а машины разные, как, скажем, обычный молоток и пневматический молот в современной кузнице. Чтобы добиться стахановской работы простым молотом, нужна сила и сноровка. Но пневматический молот требует высокой технической культуры. Вот мы всей бригадой и учимся. В этом нам помогает партийное бюро нашего депо.

Незадолго до создания новой бригады Лунина принимали в кандидаты партии. Выступая перед своими старшими товарищами-коммунистами, Лунин сказал:

— Обязуюсь ли я работать по-стахановски? Другой работы я себе не мыслю. Но мне ещё хочется добавить, что сейчас жизнь предъявляет новые требования. Мало перевыполнять нормы, надо усваивать техническую культуру. Без этого на новых, сложных машинах далеко не уедешь!

ТРУДНОСТИ

Надвигалась зима.

Пошли бураны и метели. Пути занесло снегом, густой иней покрывал рельсы. Колёса буксовали. У машинистов-лихачей останавливались паровозы. Проедут... «с ветерком», а потом стоят заиндевевшие, нагоняя пар.

По-другому водил поезда Николай Лунин со своей бригадой. Луниицы действительно были подлинными хозяевами паровоза. Они сами устраняли все неполадки в машине, твёрдо помня об огромном значении профилактики ремонта локомотива.

Зима — самое трудное время для машиниста. Когда в Новосибирске надолго выпал снег и мороз стал сковывать движения не только людей, но и механизмов, лунинской идее пророчили гибель.

С тех пор как Лунин взялся ремонтировать машину без помощи слесарей, его в депо почти не видели. Пополз слух, что из новой идеи ничего не вышло. Лунин, мол, прячется.

В те дни Лунину приходилось сносить много обид. Как-то один из старых слесарей депо Николай Архипов встретил его в техническом кабинете и не без ехидства сказал:

— Давненько тебя не видно. Не к наркому ли ездил?

— А что ? — спросил Лунин. В тоне товарища он уловил насмешку.

— Да, большое дело ты задумал, — сказал слесарь, — сам всю работу обещал выполнять. А между прочим, другие машины стоят на промывке, только

твоей не видать. Вот я и подумал: «Николай наш профессором стал, может, в Москву его вызвали, может, с ним нарком беседует».

Лунин рассмеялся так искренно, что слесарь замолчал, сказав только:

— Ишь, развеселился! С чего это?

— Плетёте нивесть что! Для чего это вдруг меня нарком будет вызывать в Москву!

Потом помолчал и сказал:

— А насчёт машины ты зря волнуешься. Она у нас ходит хорошо. Зачем ей зря стоять в депо? На ходу всё исправляем. Не запускаем.

Работать было тяжело. На морозе металл обжигал, застывала смазка, в тонких трубочках замерзала вода, у людей перехватывало дыхание. И многолетнего опыта, как у старых машинистов, у молодых энтузиастов не было. Лунин завёл такое правило: когда паровоз задним ходом приближается к составу, обязательно открывать песочницу. И невелика идея, а результаты сказались сразу. Через несколько минут паровоз по этим же путям состав потянет, и колёса на обсыпанных песком рельсах буксовать не будут.

Но был случай, когда и это не помогло. На заиндевевших рельсах колёса вращались, не сдвигая состава с места. Поезд вёл Чирков. Он знал: случись такое с любым из машинистов, в депо обрушились бы только на погоду, а тут — обязательно засмеют. «Ишь, — скажут, — профессоры мудруют, а толку ни на грош».

Машинист паровоза, как командир на войне, должен принимать решение немедленно. Чирков схватил несколько тряпок, соскочил на землю, снял с себя ремешок и крепко привязал тряпки к песочным трубам. Тряпки плотно прижались к рельсам.

Всё это было сделано в одну-две минуты. Взобравшись обратно в кабину, Чирков открыл пар, дал задний

ход. Локомотив задрожал, колёса сделали пол-оборота. Сжались буферные пружины, а в следующий момент, когда машина потянула вперёд, пружины расправились и подтолкнули вагоны. И тряпки, словно метла, счистили с рельсов иней. Состав двинулся с места.

В те дни на линии было много работы. Лунина то и дело вызывал к телефону диспетчер и сообщал, что у того или другого машиниста неполадки.

Случилось так и с машинистом паровоза серии ФД Степановым. В пути он заметил, что не работает инжектор[1]. Степанов — машинист неплохой, водить поезда умел, но разбирался в машине плохо. Пришлось ему бросить поезд на перегоне. Сам стал и другим дорогу закрыл.

Когда диспетчер сообщал Лунину о таких случаях, он обычно заканчивал разговор так:

— Ну как, Николай Александрович?

Больше диспетчер ничего не добавлял. Но Лунин уже знал, чего от него хотят, и приходил немедленно на помощь.

Лунин сам не вызывал слесарей на свой паровоз между двумя промывочными ремонтами и выручал других машинистов. Но всё-таки в жизненность лунинского метода многие не верили.

Однажды, когда лунинский паровоз вёл машинист Ласточкин, потребовалось сменить качающийся колосник. Обычно в таких случаях топку тушат и охлаждают, а после ремонта приходится паровоз заправлять, разжигать топку. Паровоз на несколько часов выбывает из строя. Но как заменить колосник, не гася топки, не допуская простоя машины?

---

[1] Инжектор — прибор, который служит для накачивания воды в котёл.

Задача на первый взгляд невыполнимая. Ярким голубоватым огнём горели красные угли. Паровоз шёл по кольцу и, чтобы не сорвать рейс, надо было сменить колосниковую решётку, не отцепляясь от состава.

Это казалось немыслимым.

В трудных случаях помощники Лунина (или, как их уже тогда называли, лунинцы) привыкли советоваться со своим старшим машинистом.

Ласточкин позвонил Лунину, который отдыхал дома перед дежурством.

— Срывать график нельзя, — сказал Лунин. — Сами справимся. Встречу в Новосибирске.

— А удастся? — спросил Ласточкин.

— Нужно, — Лунин говорил, прижимая трубку плечом, а руками тем временем натягивая сапоги. — Нужно, — значит можно. Надо приучаться к этому сейчас, в мирной обстановке. А когда грянет война, иначе и нельзя будет работать.

На станцию Новосибирск он поспел с бригадой как раз в тот момент, когда Ласточкин подводил состав к перрону.

Лунин распределил всех по местам, а себе оставил самую трудную часть работы. С неисправной колосниковой решётки горящий уголь перегребли в другую часть топки. Лунин набрал полную лопату сырого угля и, раскрыв топку, стал заваливать им горячий уголь. Из топки на него пахнуло тяжёлым, одуряющим запахом.

Лунин отвернулся и глубоко вздохнул. Потом спрыгнул на землю и, схватив два бревна, вскарабкался с ними обратно на паровоз. Ласточкин хотел ему помочь.

— Не надо, — отрывисто сказал Лунин. — Давай ватник. Скорее!

Брёвна Лунин уложил на дымящийся уголь. Ласточкин снял ватный пиджак, стянул большие брезентовые

рукавицы и шарф. Он, ещё не понимая, с тревогой смотрел на Лунина.

— Ну, — усмехнулся Лунин. — Чего смотришь?! Не я первый, не я последний. Во время войны с Финляндией делали это люди и ещё будут делать.

Он взял из рук Ласточкина ватник, с трудом натянул его на свои широкие плечи и коротко приказал:

— Воду!

Ласточкин облил его водой. Брызги — ледяные, обжигающие — попали Лунину на потную шею. Он поёжился, поднял воротник, потом надвинул на глаза мокрую кепку, надел на руки вторую пару рукавиц и полез по двум брёвнам в топку паровоза.

В первое мгновение Лунину показалось, что всё тело сдавило раскалёнными клещами. Он стиснул зубы и почувствовал, как на них хрустит уголь. Голова кружилась, мутило, мысли рвались.

Лунин закрыл глаза, задержал дыхание и, лёжа на дымящихся брёвнах, менял колосник — тяжёлую чугунную плиту.

«Только бы не потерять сознание». Эта мысль не покидала его ни на мгновение. И ещё: «Не сорвалась бы рукавица, сгорит рука»...

В своей производственной практике Лунину не раз приходилось менять колосник. Правда, работу эту он делал в другой обстановке — в охлаждённой топке без удушливого газа. Если бы существовал ад, то и в нём, наверно, было бы легче, чем в раскалённой топке паровоза.

Лунин менял колосник так, как обычно это делает человек, привыкший к своему делу, изучивший его до мелочей, — автоматически. У него руки сами делали всё, что надо было, а он будто смотрел со стороны: молодец, мол, правильно делаешь!

Не прошло и минуты, как Ласточкин сдирал с Лунина дымящийся ватник, а сам Лунин жадно пил воду из большой жестяной кружки.

Повреждённый колосник вынут из раскалённой топки и заменён новым.

Когда вышло по расписанию время стоянки, паровоз продолжал рейс.

Попрежнему локомотив Лунина не заходил в депо. Весь мелкий ремонт делался на ходу. Лунин внимательно изучал машину и приглядывался к её повадкам.

Важная деталь паровоза — воздухопровод. Тут на слух, как это обычно делают с металлическими частями, трещину определить нельзя. Слух не помогает. Утечка воздуха проходит бесшумно. Лунин нашёл выход из положения. Проверяя воздухопровод, он подносит факел к местам соединения шланга и следит за пламенем. Если пламя колеблется, извивается, значит воздух тянет, значит есть неисправность. Тогда лунинцы устраняют её тут же, в самом начале.

И так во всём. Лунин не оставлял без внимания даже мельчайших неполадок в механизме паровоза.

Он выработал свои методы быстрого и надёжного осмотра всех деталей.

Принимая паровоз, Лунин точно знает, что хорошо, что плохо в огромной машине, насчитывающей не одну тысячу деталей.

Осмотр паровоза Лунин начинает с будки. Он проверяет многочисленные приборы, затем спускается и обходит машину кругом, постукивая по её железным суставам молотком на длинной рукоятке. Это похоже на то, как врач выстукивает больного.

У Лунина рассчитано каждое движение, и поэтому ни одна минута не уходит зря. Пока машинист проводит осмотр, помощники надраивают блестящие части,

вытирают тендер и колёса. Паровоз отправляется в путь, сияя, как новый.

О Лунине и его работе говорили разно.

Слухи выползали за ворота депо, словно туман, стелились по путям, где стояли паровозы, проникали в будки путеобходчиков, в клуб, в лавки Транспортпита, в большой Дом железнодорожников. Дошли слухи и до Анны Тимофеевны. Принесла их соседка.

Анна Тимофеевна сидела над кроваткой маленького Вадима.

Соседка скороговоркой пересказала всё, что слышала о деповских новостях, о том, что Лунин пытается работать не так, как другие машинисты, и что ничего из этого не выйдет...

Когда соседка ушла, Анна поднялась и, отойдя к окну, тихо заплакала, стараясь не разбудить сына.

Муж почти не бывает дома. Вот и соседка сказала: «Другие проще живут, спокойнее»...

Вечером, когда Николай пришёл с работы, Анна ничего ему не сказала. Не хотела волновать. И только ночью, засыпая, не выдержала и прошептала встревоженно:

— В депо про тебя говорят — мудруешь по-своему, а ничего не выходит.

— Кто говорит? — спросил Лунин.

— Люди.

— Сплетничают.

— Сплетня, Коля, как уголёк — не обожжёт, так замарает.

Лунин ничего не ответил. Умолкла и Анна. Немного погодя Лунин сказал:

— Слышь, Анна, наш паровоз уж два раза должен был стать в ремонт, а мы всё ездим.

— Машину гробите?

— Ты слушай, Аня. Сегодня осмотр делали всей бригадой. Никто не знает...

— Что?

— А то, что машина, как стёклышко. Хоть на выставку отправляй. Мы ведь ничего не запускали. Самую малость исправляли тут же, на ходу...

В депо с нетерпением ждали дня, когда лунинский паровоз станет на промывку. Кто-то даже вспомнил сибирское заводское предание о кузнеце необычайной силы по имени Сорока. Старики рассказывают, что кузнец этот одним ударом рельс рубил, гвозди в стену кулаком загонял, пятипудовую болванку из руки в руку перебрасывал. Но вот вызвали кузнеца на пари, что не сможет он своим тяжёлым молотом разбить стекло на карманных часах. Но так разбить, чтобы часы не повредить, стрелки не тронуть.

— Сделаю! — сказал кузнец.

Положил часы на наковальню, поднял двухпудовый молот, размахнулся, примерился и спустил его на часы.

Стекло разлетелось, а стрелки — даже секундная — продолжали двигаться. И стало вокруг так тихо, что слышно было, как тикают часы.

А кузнец свалился замертво. Горлом у него хлынула кровь. От необычайного напряжения...

— Так и с Николаем будет, с его паровозом, — говорили недоверчивые люди в депо. — Наездил-то он километров много, а как придёт в депо, окажется, что машина-то вся едва держится. Тут, брат, не то что в текущий ремонт, а на завод паровоз посылать придётся. Вот тебе и рекорд!

Но многие и возражали:

— Поживём — увидим; Лунин — машинист хороший, знает, что делает.

Приближался день, назначенный для промывки. В громадные ворота депо въезжали один за другим па-

ровозы — грязные, засыпанные угольной пылью, словно шахтёры, входящие в баню. И так же, как шахтёры после душа и смены спецовки на обыкновенный пиджак, перерождались локомотивы после промывки.

В депо охлаждают котёл паровоза, смывают горячей водой всю наросшую внутри накипь и грязь.

А в это время бригада слесарей устраняет все неисправности в машине, заменяет износившиеся детали.

В каждой бригаде самый опытный машинист назначается старшим. Он должен, не позже чем за сутки до очередного промывочного ремонта, записать в специальную книгу всё, что нужно исправить. Обычно таких записей ко дню промывки набиралось сорок, пятьдесят, а то и шестьдесят.

Про Лунина говорили, что книга его почти чистая. Две-три записи всего. И срок встать на промывку истёк давно.

И не верящие в затею молодого машиниста, и новые друзья его с одинаковым нетерпением ожидали появления лунинского паровоза.

А он уже входил в депо. Под крышей стойла громадная машина казалась ещё больше.

Мастер цеха протянул руку за книгой ремонта. Человек десять машинистов с любопытством выглядывали из-за его спины.

Лунин, не торопясь, достал новенькую книгу.

— Ну? — нетерпеливо спросил мастер.

Лунин раскрыл книгу и, отвинтив головку самопишущей ручки, записал:

«Промыть котёл».

Потом подул на влажные буквы и, улыбнувшись, посмотрел на мастера.

— И это всё? — спросил мастер. Он думал, что Лунин запишет десять—пятнадцать пунктов ремонта Меньше, по его соображениям, и быть не могло.

— Ах, да! — Лунин встряхнул ручку и снова склонился над книгой.— Главное-то я и позабыл! — Он перечеркнул всю пустую страницу, как это делают в денежных документах, и поставил внизу свою подпись: «Машинист Н. Лунин».

Предсказания по старинке работающих в депо машинистов не сбылись: машина Лунина не надорвалась, и сам Лунин чувствовал себя отлично. Все, кто верил в молодого машиниста, в ком сильно было чувство нового, ликовали.

У Лунина появились единомышленники. Они пропагандировали его методы работы, помогали расширению лунинского движения.

Приближался новый, 1941 год. Железнодорожники в своей газете поздравили Лунина четверостишьем:

«Он сам и машинист и слесарь.
Чуть паровоз сбавляет ход —
Ремонта опытный профессор
На месте помощь подаёт».

И не только железнодорожники прислали новогоднее поздравление Лунину. В день Нового года, который совпал с днями его рекордов, знатный машинист депо Новосибирск получил десятки поздравлений от «чужих» людей. Чужих потому, что они никогда не видели Лунина, не были с ним лично знакомы. Эти люди — из Керчи, Хабаровска, Одессы, Ташкента и Сухуми — писали Лунину о своей радости и гордости за его, Лунина, успехи.

Коммунисты Новосибирска собрались выслушать доклад машиниста Лунина в областном комитете партии. С первых шагов партийная организация направляла и поддерживала начинания Лунина. В этом в большой степени был секрет его успехов.

Новосибирские коммунисты: профессора, колхозники, рабочие, красноармейцы — люди самых различных профессий — с волнением слушали слова машиниста. Он говорил о простых и будничных делах — о любви к труду, из которого вырастает огромное и великое, о товарищеской помощи и соревновании, о своём скромном труде машиниста.

СОВЕТЫ ВОЖДЯ

Трудностей было много, и возникали они часто от недостатка опыта, от ложной гордости, молодого самолюбия.

Например, однажды нужно было сменить спираль бегунковой рессоры. К Лунину подошёл помощник. Он нагнулся к самому уху старшего машиниста и прошептал:

— Зашиваемся!

— Где? — спросил Лунин.

Помощник протянул руку к рессоре:

— А вот. Как к этой чертяке подойти?..

Как менять спираль в рессоре, Лунин и сам не знал. Но спрашивать совета у слесарей не хотелось. Начнут ещё зубоскалить, пойдут толки по всему депо.

Решили сделать всё сами. Переднюю часть паровоза приподняли домкратом. Это оказалось самой трудной частью работы.

На смену рессоры ушло два с половиной часа.

Когда работу окончили, к Лунину подошёл старый мастер слесарного цеха.

— Сменил? — спросил мастер.

— Сменил.

— А теперь гляди! — И мастер показал, как нужно правильно менять спиральную рессору, не поднимая паровоз домкратом.

Лунин стоял смущённый.

— Д-да, не додумались, — сказал он.

— То-то и я говорю, — ответил старый мастер. —

Молод ты, очень горяч. А старик бы так не поступил. Старик правильно сделал бы...

— А что старик? Если не знаешь, где задвижка, дверей не открыть. Хотя бы и старику...

— Я не про то, — сказал слесарь. — Старик не форсил бы. Спросить не грех. Подошёл бы к кому из опытных и спросил. Один другого обучать и подтягивать должен. Понял?

Многое понял тогда Лунин и крепко пожал руку старому мастеру. Вечером, в трамвае, когда он ехал в библиотеку, какой-то незнакомый юноша, очевидно, студент, вскочил со скамейки, уступая место.

Лунин удивился, но сел. Уж очень болели ноги. А парнишка сказал.

— Вы Лунин?

— Да. Только не могу вспомнить вас.

Парнишка улыбнулся.

— И не вспомните. Мы не знакомы. Я читал о вас в газетах и узнал по снимку.

Перед остановкой Лунин протянул своему новому знакомому руку.

— Будьте здоровы.

— Желаю успеха, товарищ Лунин...

В библиотеке Лунин взял книги по ремонту паровоза и «Вопросы ленинизма» Сталина. Машинисту предстояло выступить на собрании паровозников Томской дороги... Он записывал:

«Чтобы привести технику в движение и использовать её до дна, нужны люди, овладевшие техникой, нужны кадры, способные освоить и использовать эту технику по всем правилам искусства. Техника без людей, овладевших техникой, — мертва»[1].

---

[1] И. Сталин. Речь в Кремлёвском дворце на выпуске академиков Красной Армии. 4 мая 1935 г.

Однажды в свободное от поездки время Лунин пошёл в деповскую лабораторию. Его беспокоил расход топлива.

— Знаете, что поразило меня сегодня больше всего? — сказал Лунин, обращаясь к заведующей лабораторией. — Я прочёл в книге, что учёный Менделеев нерациональное использование топлива называл «топить ассигнациями». Странное слово. Я взял словарь и оказалось: ассигнациями в старое время называли бумажные деньги. Занятно.

— Да, товарищ Лунин. Занятно. А знаете, что больше всего поразило сегодня меня?

— Что?

— Ваш приход. Вы — первый машинист, который сам, по своей инициативе, пришёл к нам за советом. До сих пор к нашей работе относились несерьёзно. Машинисты считали: вода — это такая простая вещь, что и говорить о ней не стоит. Это большая ошибка. Вода, которую набирают паровозы, это — сырьё. Над ней надо ещё поработать, чтобы обратить в питательную жидкость для котлов.

— Я знаю это, — сказал Лунин. — Потому и пришёл к вам. Я хотел спросить вас, как применять антинакипины, чтобы котёл был в лучшем состоянии.

Заведующая лабораторией повела машиниста к столу, на котором стояли колбы и пробирки. Объясняла она ему с волнением, радуясь тому, что практик-машинист пришёл за советом в лабораторию.

В этот день Лунин узнал многое. За окном яркое весеннее солнце растопило почерневший снег, и быстрые ручьи бежали по двору депо. Это быстрое снеготаяние — узнал Лунин — должно отразиться на составе воды, которая пойдёт в котёл паровоза. Антинакипин — жидкость, которая прибавляется в котловую воду паровоза и оберегает стенки котла от быстрого образования на-

кипи. Но вода воде рознь. При быстром снеготаянье вода несёт в себе много песка, ила и глины. Эти примеси отлагаются в котле, загрязняют его. Часть примесей всплывает наверх, на так называемое «зеркало испарения воды». От этого вода вспенивается и булькает, как кипящее варенье. Пена вместе с паром устремляется в машину, нарушает нормальную работу, а может случиться и так, что сильно загрязнённая вода вызовет взрыв котла.

В лаборатории Лунин взял анализ котловой воды, получил точный рецепт антинакипинов, нужных в данное время, потом попросил заведующую лабораторией объяснить ему причину большой спекаемости углей. Ушёл он из лаборатории с блокнотом, наполненным записями, цифрами.

Лунин ходил по всем цехам и отделам огромного депо. По вечерам, когда спадали струи фонтана (украшение огромного цеха, где ремонтируются паровозы), Лунин заходил к бухгалтеру проверить лицевой счёт своего паровоза.

— Вот, — сказал однажды Лунину бухгалтер, — говорят, что цифры скучны. Но бывают и приятные цифры. Смотрите, вашему паровозу полагалось пробежать до ремонта 38 тысяч километров, а он пробежал 62 тысячи. За это время вы должны были промывать его пятнадцать раз, а промывали только девять. Вы сэкономили за семь месяцев своей работы 23 379 рублей и 94 копейки.

— Так, — Лунин записал цифру в свой блокнот. — Значит, говоря по-вашему, сальдо в нашу пользу.

— Выходит так, Николай Александрович. Четверть этой суммы вы получите премией.

Бригадам от промывки к промывке становилось легче работать. Теперь уже над лунинцами не смеялись. Наоборот, каждый, кто мог помочь им советом и опы-

том, делал это с радостью. Не было, например, у лунинцев специалиста по ремонту автотормозов. И опытный слесарь-автоматчик Бояркин взялся обучить их своему искусству.

Теперь паровоз Лунина промывали за три часа. Всё остальное время от промывки до промывки машина была в работе.

ПОБЕДА

Зима в тот год выдалась лютая даже для Сибири.

Бушевали метели, и лес по бокам железнодорожного полотна точно преобразился: ёлки, словно обложенные ватой, низко нагнулись. Тихо в лесу. На градуснике —40 градусов. Тяжёлая пора наступила для машинистов. Некоторые сибирские машинисты из-за морозов не выдерживали заданных скоростей, упускали пар, опаздывали.

Лунинский паровоз и зимой работал строго по графику.

Во всех уголках нашей страны были уже последователи Лунина — лунинцы. Они много и часто писали зачинателю славного движения в Новосибирск, и Лунин понимал, что теперь его работа ответственна вдвойне. Сорвись он, не выполни обещанного, будут скомпрометированы не только он и его восемь товарищей по бригаде паровоза ФД, но и сотни лунинцев в Тбилиси и Мурманске, Ашхабаде и Минске.

Зима усложняла работу на паровозе. Лунин во всём рационализировал работу. Он завёл, например, порядок, по которому смазку закладывают сразу, как только остановится паровоз, в ещё неостывшие трущиеся части механизма. От этого смазка распределялась лучше.

Песок в песочницу и воду в котёл он набирал обязательно через специальные сетки. В результате под колёса не попадали камешки, как это бывало раньше, а водяной бак не загрязнялся мусором.

У Лунина антинакипины были главным средством борьбы с «болезнями» паровозного котла. Но многие машинисты никак не могли к ним привыкнуть. Бывало, что после вливания антинакипинов паровозы у некоторых машинистов работали хуже.

Лунин снова и снова ходил в лабораторию, испытывал антинакипины в разных условиях и в конце концов стал применять их, соблюдая два правила: хранил антинакипины в будке машиниста — в тепле и, перед тем как залить в бак, перемешивал их и взбалтывал, как микстуру. И результат не замедлил сказаться. Котёл паровоза медленнее зарастал накипью, и машину можно было ставить на промывку ещё реже.

Лунин очень много времени проводил у паровоза, но успевал и читать. Книги помогали в работе, всё удавалось ему быстрее и лучше. От этого было весело, прибавлялись новые силы.

Лунин добился длительной службы паровоза без захода в депо. Лунинская машина ФД всегда была на путях. Но пути перед ней не всегда были открыты.

«Обидно, — писал в газете Лунин, — когда видишь, что здоровый паровоз и исправные вагоны с грузом, которых ждут наши фабрики и заводы, часами стоят без движения на станции. Ты стараешься, наперекор метелям и суровым морозам, с большой скоростью ведёшь поезд, а подъехал к станции... — стоп: красный сигнал преграждает тебе путь. Так нельзя. Каждый день, каждый час может случиться так, что перегон должен будет пропустить не десять составов, а сто, двести, пятьсот. Война предъявит новые требования. Мы должны быть к ним готовы».

Движение, диспетчерские комбинации на путях — это особая область, казалось бы, не имеющая отношения к паровозникам. Машинист — хозяин «зелёной

улицы», как называют водители локомотивов открытый путь, когда далеко впереди горят зелёные огни светофоров. А если дорога закрыта, машинист не виноват. Это уже дело диспетчера.

Иначе думал Николай Лунин. Он добился бесперебойной работы паровоза, а затем стал добиваться «зелёной улицы». И опять нашлись маловеры и скептики, которые говорили:

— Новых врагов наживает Лунин... С диспетчерами ссорится.

В первое время у Лунина с диспетчерами происходили по телефону такие разговоры:

— Диспетчер? У аппарата машинист Лунин.

— Я диспетчер.

— Перегон свободен, а светофор закрыт. Состав простаивает.

— Знаю. У меня свои расчёты. Скорый в подходе.

— А я раньше дойду.

— Не учите!

Щёлкала мембрана. Диспетчер резко выключал телефон. Но Лунин не сдавался. Он выкроил время, чтобы несколько раз зайти к знакомому диспетчеру, присмотреться к его работе, понять то, что железнодорожники шутя называют «чёрной магией». Оказалось, что и тут, в диспетчерской, можно отлично постичь технику дела. Так Лунин и сделал. Теперь он нередко выступал на совещаниях по движению и со знанием дела доказывал, что по тем же путям можно пропускать больше составов.

Отношение лучших диспетчеров к Лунину быстро изменилось. Ему не кричали теперь в трубку селектора: «Машинист! Полтора разговора!»[1] А выслушав,

---

[1] Полтора разговора — семь слов — норма в разговоре диспетчера.

обдумывали его предложение и, убедившись в целесообразности, соглашались.

Лунин заложил основу для согласованной работы паровозников и движенцев на Томской железной дороге.

Наступил морозный январь 1941 года. Положение на участке Новосибирск — Болотная, по которому ездил Лунин, было тяжёлым. Лунин вёл свою машину в последний перед промывкой рейс. Когда он принимал у бригады паровоз, на перроне стояло несколько железнодорожников и в числе их его недавний друг слесарь Николай Архипов.

Закончив осмотр машины, Лунин поднялся в будку машиниста. Архипов запустил руку под шинель в большой карман комбинезона, достал гаечный ключ и протянул его наверх Лунину:

— На, Коля, возьми. Твой зазубрился.

— Обойдусь, — сказал Лунин.

Но слесарь не опускал руки. Ключ пришлось взять. Он был меченый — собственный ключ старого слесаря...

Паровоз тронул состав, Лунин на мгновение повернулся. К нему были обращены глаза всех стоявших на перроне. Смотрели так, что не могло быть сомнений в их чувствах.

Слесарь Архипов поднял руку и закричал:

— Счастливо, Коля! Счастливо!

И все замахали руками.

Лунин хотел переложить гаечный ключ из кармана в ящик, но ключ упал на пол кабины. Руки слушались плохо.

«Что это? — подумал Лунин. — Когда надо мной смеялись, не волновался, а теперь, когда признали, руки дрожат».

Он тряхнул головой, как делал всегда, когда хотел

овладеть собой, высунулся в окошко и внимательно оглядел весь длинный состав.

Потом взглянул на помощников. Когда кочегар нажимал рычаг, заслонка топки раскрывалась надвое, озаряя ярким светом кабину.

Машина набирала ход, предельно напрягая свои стальные мышцы. Ветер со снегом слепил глаза, мороз обжигал лицо. Но на перегонах Лунин смело открывал большой клапан, пар с силой устремлялся в цилиндры, машина стремительно неслась вперёд.

Лунин напрягал слух. Не сдаёт ли какая-нибудь деталь, не шипит ли где-либо, уходя сквозь щель, пар или воздух... Машинист отлично понимал, что его почин и движение, им вызванное к жизни, имеют значение не только для Новосибирского депо, но и для всей великой «железнодорожной державы», что Родина ждёт от него и его последователей новых достижений... Сорваться нельзя, немыслимо...

Быстро и чётко работали помощник и кочегар. Лунина понимали по взгляду, по движению руки.

«Скорее, — торопил сам себя Лунин. — Скорее! Не должно быть ни минуты опоздания. Наш паровоз обязан итти, как точные часы. Провал рейса — позор не только для нас, но и для всех, кто уже идёт за нами!»

В Болотной Лунина вызвали к телефону: из Новосибирска передали, что на его имя получена телеграмма из Москвы от наркома железнодорожного транспорта.

Лунин попросил прочесть ему телеграмму по телефону. Ладонью левой руки он закрыл ухо, чтобы не мешал посторонний шум. Другой рукой крепко прижал трубку и слушал, стараясь ничего не пропустить.

«Старшему машинисту депо Новосибирск Томской дороги Николаю Александровичу Лунину, — прочли в трубку. — Отмечая вашу ценную, замечательную

инициативу по увеличению объёма служебного ремонта паровоза, выполняемого силами паровозной бригады, и сокращению до минимума количества записываемых пунктов ремонта паровоза на промывках, НКПС своим приказом от 28/I 1941 г. наградил вас знаком «Почётному железнодорожнику» и передаёт вам юбилейный 3000-й паровоз серии ФД, выпущенный Ворошиловградским паровозостроительным заводом.

Уверен, что в дальнейшей своей работе на новом паровозе вы добьётесь новых успехов. Продолжайте овладевать техникой своего дела, передавайте свой опыт другим машинистам, по-большевистски преодолевайте трудности зимы.

Примите большевистский привет и пожелания дальнейших успехов».

Лунин шёл домой. Ему хотелось бежать, поскорее поделиться радостью с женой, но было неловко: прохожие обратят внимание. И всё же, завернув за угол и увидев свой дом, Лунин побежал.

ПО „ЗЕЛЁНОЙ УЛИЦЕ“

«Правда» поместила передовую статью о лунинском движении. «Сила лунинского движения — в его массовости, — подчёркивал центральный орган партии. — Уже около семи тысяч паровозных бригад переняли опыт Лунина...»

Среди лунинцев были уже не только машинисты. Шофёры автомашин, трактористы, лётчики — люди самых различных профессий, любящие свой труд и доверенные им машины, работали по-лунински, называя себя последователями новосибирского машиниста.

Они были правы в этом, так как основа лунинского движения — любовь к труду, к науке, к машине. Лунинцы любят машину, и она верно, долго и отлично им служит.

...Лунин переехал в новую просторную квартиру. Анна Тимофеевна уютно её обставила. Теперь денег хватало на всё, о чём мечталось. Лунин смог подобрать неплохую библиотечку. Его заработок, как у большинства машинистов-лунинцев, доходил до двух—двух с половиной тысяч рублей в месяц.

Из Москвы приехала специальная бригада снимать фильм о Николае Лунине.

Режиссёр и оператор поздно вечером прямо с вокзала, с чемоданами и аппаратом, поехали знакомиться с Луниным. Когда прошло первое удивление, которое всегда вызывает Лунин своей внешностью юнца, режиссёр сказал:

— Мы беспокоились, фотогеничны ли вы. Знаете, в кино это всегда имеет большое значение. Но теперь я вижу, что всё в порядке.

— Не знаю, — сказал Лунин, — в порядке ли. Дело в том, что картина будет неверной, если там будет Лунин и опять Лунин.

И он решительно, искренно и без рисовки заявил, что картина должна показать работу всей строенной бригады паровоза ФД, в которой он только старший машинист...

...Ранней весной Лунин вместе со своей бригадой отправился в Ворошиловград принимать новый паровоз. Путь лежал через Москву. Лунин тщательно готовился к этой поездке. Работа по-новому выдвинула ряд вопросов.

В Москве Лунина и его бригаду принял народный комиссар железнодорожного транспорта и наградил всех членов бригады знаками «Почётному железнодорожнику», а Лунина и серебряными часами.

На обратном пути Лунин «обживал» новый паровоз ФД 3000. В кабине машиниста он пристроил умывальник с зеркалом, аккуратно разложил инструменты, удобно приладил арматуру.

На станции Лиски, неподалёку от Воронежа, к составу, который вёл новым паровозом Лунин, хотели прицепить паровоз-толкач. Впереди был крутой подъём, и всем составам давали здесь второй паровоз. Лунин наотрез отказался от второго паровоза.

Он самостоятельно повёл состав и преодолел подъём. С тех пор машинисты в Лисках навсегда отказались от толкача.

В том же году Лунину ещё раз довелось быть в Москве — на совещании актива НКПС. Здесь он впервые увидел Петра Кривоноса и вспомнил о своей мечте работать по-кривоносовски. И вот пришло вре-

мя, и они оба — участники одного совещания. Он расскажет всем лучшим людям транспорта и о своей работе.

Но вышло так, что первым заговорил о Лунине Кривонос. В своём выступлении машинист-стахановец, ставший начальником дороги, сказал:

«Я считаю, что лунинский метод должен совершить революцию в нашем паровозном деле. Машинист, работая по-лунински, становится в полном смысле механиком. Метод Лунина является одним из самых ценных, самых больших вкладов в сокровищницу стахановских методов на железнодорожном транспорте.

Недавно ещё рядовой кочегар, Коля Лунин стал знатным человеком, приобрёл огромную популярность в нашей стране. Да иначе и быть не могло. Только в стране победившего социализма простые люди, любящие свою Родину, отдающие свои способности для общего дела, становятся любимцами всего народа, его прославленными сыновьями».

Письмоносец приносил Лунину большие пачки писем. Писали не только железнодорожники, но люди самых различных профессий. У новосибирского машиниста просили советов, описания методов его работы.

Однажды Лунин получил письмо от молодого практиканта-паровозника. Он писал, что стал лунинцем, всё без остатка свободное время отдаёт машине, и спрашивал, как поступать дальше, чтобы стать машинистом, хорошим машинистом.

«Вот что я вам скажу, — написал в ответ Лунин.— Если вы хотите научиться, вам надо итти сперва в мастерские. Года через четыре вы будете слесарем и даже механиком, — тогда ступайте в кочегары, года три поездите... Будете тогда человеком. А теперь что ж? Ну, дадут вам паровоз, сломается что-нибудь в дороге: так и будете стоять?»

Ниже Лунин приписал:

«Товарищ практикант! Всё это не я написал, а писатель Гарин-Михайловский. Интересно он описывает жизнь машинистов в старое время и неплохие советы даёт. Конечно, время у нас теперь, после Октябрьской революции, другое и сроки Гарина-Михайловского на учёбу длинноваты, ибо теперь рабочему человеку учиться легче: денег за учение не берут, о сословии не спрашивают и мало ли ещё чем способствуют — учись только. А учиться надо и упорно учиться. Вы в письме хвастаетесь, что машиной занялись — читать забросили. Так у вас дело не пойдёт. В книгах многое вычитать можно. Мастерские — дело нужное, но и книги необходимы...»

А сам Лунин, чем старше становился, тем больше времени уделял ученью.

К нему часто приезжали иностранные корреспонденты. Одного из них заинтересовало, почему молодой ещё человек отказался от спокойной жизни, часто лишал себя возможности после поездки отдохнуть, побыть с семьёй и в конце концов развлечься.

— Вы сказали — «спокойной жизни»? — переспросил Лунин.

— Да.

— Какая же может быть спокойная жизнь, когда вашей машиной занимается кто-то другой?

— Вашей?

— А чьей же?

Журналист помолчал, подумал. — Да, — сказал он, — пожалуй, вы правы.

— Конечно, прав.—А вы,—сказал он журналисту,— неправы, считая, что мы не развлекаемся, не отдыхаем. Всё ведь зависит от того, как организовать свою работу, свой отдых. Правильная организация важна и в

работе и в быту. Мы много работаем, но мы — всей бригадой — бываем на лекциях, в театре, в кино.

— А скажите, — спросил Лунина журналист, — что вы чувствовали, когда впервые своими силами отремонтировали паровоз, когда получили, наконец, признание и нарком поздравил вас, прислал телеграмму?

Лунин задумался: — Пожалуй, я тогда ничего не чувствовал. Я волновался...

Правительство наградило Николая Александровича Лунина орденом Ленина, а затем — в предпоследний год Великой Отечественной войны — Лунину было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В славном ряду Героев Социалистического Труда — крупнейших государственных деятелей, знаменитых работников искусств, больших учёных — Лунин оказался одним из самых юных.

Но как высок был его авторитет среди старых опытных машинистов! Учиться работать по-луниньски приезжали к Николаю Александровичу люди, проработавшие на паровозе двадцать—тридцать лет. Однажды Лунин беседовал со старым опытным машинистом Иваном Петровичем Котиным. Побывав в Новосибирске, Котин специально зашёл в депо, где работал Лунин. Старый механик много нового применил в своей работе. Топлива он тратил на десять—пятнадцать процентов меньше своих товарищей.

— В трубах моего паровоза и в огневой коробке,— говорил Котин, — сажа не залёживается. Но вот, я хотел спросить вас, сколько раз продувать котёл. Ведь лишняя продувка — это лишняя горячая вода, а значит — лишнее топливо.

Лунин рассказал всё о своём опыте ухода за машиной и о том, чему он научился в лаборатории депо. Разговаривал он с Котиным стоя, ибо старый механик ни за что не хотел сесть в присутствии Лунина.

— Как же, — говорил он. — Вы наш учитель. А разве, отвечая учителю, сидят? Я со школы привык отвечать стоя.

— Так вы ведь старше меня, — возразил Лунин.

— Не в годах дело, Николай Александрович. Вот вы получили звание Героя Социалистического Труда. Значит, вы за меньшее время больше успели сделать для нашей страны. Есть такая пословица: «Если б молодость знала, если б старость могла». Вот вы и смогли молодым постичь то, что старикам не давалось.

Слушая старого машиниста, Лунин вспомнил Тайгу, Анну и её слова о том, что он, Коля, молод, а хочет сделать то, чего до него никто не делал. Анне казалось тогда, что это невозможно. А он чувствовал и понимал, что не в годах дело, а в желании, в упорстве, в твёрдом сознании своей правоты и неуклонном стремлении к цели.

* * *

На транспорте не осталось категории работников, которые в той или иной степени не применяли бы лунинских методов в своей работе. На Томской дороге — родине лунинского движения — новые методы работы с успехом стали применять и командиры движения поездов — диспетчеры. Тут лунинцы добивались наибольшей пропускной способности транспортных магистралей. Ещё в начале 1941 года Лунин говорил: «Всего надо ждать. Сегодня мы пропускаем по перегону, скажем, шестнадцать составов, а завтра может потребоваться пропустить сто составов. К этому надо подготовиться. У машинистов должны быть резервы. Вот, скажем, продувка котла. У нас, машинистов, принято продувать котёл в пути или вернувшись из поездки. Никто почти не делал этого до по-

ездки. А ведь если продуть заранее котёл, сколько можно устранить случайностей, задержек в пути!»

Сотни таких, мелких на первый взгляд, рационализаторских методов применил Лунин и его последователи. Лунин заставляет работать механизмы с максимальной нагрузкой и с лучшими результатами. Диспетчеры-лунинцы, пользуясь отличной и быстрой работой лунинцев-машинистов, составителей и осмотрщиков, не ждали теперь следующей «нитки» графика, или, иначе говоря, следующего поезда по расписанию.

Поезда шли один за другим так, что пути не «простаивали» и все резервы мощности железной дороги могли быть полностью использованы.

И ещё в одном была большая заслуга лунинцев. Они систематически снижали непроизводительные расходы на транспорте. Ведь лунинец — полновластный хозяин машины, он заинтересован в том, чтобы машина не простаивала, не требовала лишних затрат на ремонт.

Однажды Николая Лунина позвали в отдел снабжения депо Новосибирск.

— Николай Александрович, — сказал снабженец,— мы вам сюрпризик приготовили. Смотрите. — Он достал из ящика бумажку и помахал ею. — Детали новые раздобыли — фары обтекаемые, ручки никелевые, плафончики. Красота. Отдадим вам на паровоз.

— Да, действительно, красота. — Лунин прочитал бумажку и перевернул её наизнанку. — А сколько стоит эта красота?

— Что?

— Ну, скажем, плафончик?

Снабженец порылся в бумагах и назвал цифру.

— Не пойдёт, — сказал Лунин. — Дорого. Хозяйствовать надо.

Лунин бережёт каждую копейку. Ведь паровоз в отличие, например, от двигателя внутреннего сгорания потребляет топливо не только в тот момент, когда производит полезную работу — ведёт поезд, но и когда стоит на месте. Одно из основных правил лунинцев — сокращение до минимума непроизводительных стоянок. Этим лунинцы сохранили железнодорожному транспорту огромное количество топлива. А сколько сберегли рабочих часов!

В книге Чарльза Дарвина Лунин однажды прочёл:

«Человек, решивший растратить хотя бы час своего времени, ещё не дорос до того, чтобы понимать всю ценность жизни».

Николай Лунин глубоко прочувствовал эти слова великого учёного. Правильно распределяя своё время, он сумел выкроить часы и для ремонта паровоза, и для отдыха, и для ученья. Не случайно лунинское движение возникло на транспорте, где особенно дорога каждая минута.

Впоследствии лунинское движение вышло за пределы железнодорожного транспорта, где оно родилось.

В мае 1941 года «Правда» в статье «Важное начинание коломенцев» писала:

«Не редко на наших заводах можно наблюдать такую картину. В разгар рабочего дня выходит из строя станок. Работающий на нём станочник зовёт на помощь мастера. Мастер идёт к механику. Механик посылает к месту происшествия ремонтного слесаря, если тот не занят в данное время на другой работе. Если же слесарь занят, то в ожидании его станок продолжает стоять. Стоит без дела и станочник.

Бывает, что слесарь не может сразу установить, почему станок выбыл из строя, решает разобрать его. На это уходит много времени. Но вот станок разобран, и получается иной раз довольно конфузно: зря

вызывали слесаря, зря разбирали станок, зря ухлопали много времени. Всего-то, оказывается, надо было подвинтить гайки, или сменить болты, или закрепить клинья, но слесарь, не зная особенностей данного станка, не мог этого сразу определить.

Кого тут винить? Слесаря, станочника, мастера, механика? Формально никто из них не виноват.

Если бы станочник знал хорошо свой станок, он своевременно услышал бы его неровный ход, и, если станок стал, мог бы быстро установить обнаруженный дефект. Он мог бы это сделать, если бы знал свой станок, знал, как производить мелкий текущий ремонт...»

Группа старых рабочих — станочников паровозного цеха Коломенского завода имени Куйбышева—выступила с призывом к рабочим-коломенцам — освоить специальность слесарей и научиться самим производить текущий ремонт станков. Инициаторы ценного предложения призывали станочников последовать примеру лунинцев, которые сами следят за состоянием паровозов, сами без посторонней помощи производят мелкий ремонт паровозов, чем удлиняют срок их службы.

«Если каждый рабочий будет сам производить текущий ремонт, — писали в своём обращении инициаторы лунинского движения на Коломенском заводе,— можно будет высвободить значительное количество ремонтных слесарей для других участков производства».

Предложение встретило горячий отклик на предприятиях Коломны.

У большинства лунинцев рабочие места находятся в образцовом порядке. Культура рабочего места даёт им возможность поднять производительность труда, более рационально использовать инструмент.

Ремонтом станков и оборудования на заводе было занято много слесарей. Подсчитали, что каждый из них затрачивает в месяц 88 часов на текущий и мелкий предупредительный ремонт, а остальные 120 часов — на планово-предупредительный ремонт.

Станочники завода выразили желание производить мелкий ремонт своими силами. Хозяин станка — станочник — быстрее и лучше устраняет мелкие неполадки. Получив необходимые знания, станочник умело проводит профилактическую работу на своём агрегате, и в результате станок долго не требует основательного ремонта. Постоянный профилактический ремонт оттянул сроки капитального ремонта, улучшил состояние механизмов.

Теперь перед лунинским движением была «зелёная улица» не только на транспорте, но и в промышленности.

«Дорогой Николай Александрович! — писал Лунину в Новосибирск из далёкой пограничной станции диспетчер Кущин. — Мне очень хочется познакомиться с Вами хотя бы заочно... Вся наша станция — лунинская. Новые методы труда значительно повысили наш заработок. Ни в чём теперь нет у нас нужды, ни в чём мы не испытываем недостатка...»

Это было большое, тёплое письмо.

Ответ Лунина к диспетчеру Кущину не дошёл.

21 июня 1941 года ровно в полночь, или, по железнодорожному, в 00 часов 00 минут, Кущин вступил на дежурство по движению поездов.

В три часа он вызвал стрелочный пост:

— Я диспетчер Кущин. Сделайте стрелки пассажирскому экспрессу на главный путь!

— Я стрелочник Бутько! Понятно: сделать стрелки пассажирскому экспрессу на главный путь. Будет исполнено.

В этот предрассветный час из-за границы по расписанию приходил пассажирский поезд. На станции навстречу поезду выходили колхозницы с лукошками грибов и ягод и пёстрыми букетами полевых цветов.

В то раннее утро, идя под покровом темноты на зелёные огни светофора, открытого пассажирскому экспрессу, ворвался на станцию бронепоезд фашистов...

Диспетчер Кущин был убит.

РОДНЫЕ БРАТЬЯ

В первые дни войны Николай Лунин вёл из Сибири по направлению к фронту эшелон специального назначения. Тут не приходилось уговаривать диспетчеров давать дорогу составам. Эшелон шёл с такой быстротой, что в окошке будки машиниста гребешки заборов по бокам полотна сливались в одну сплошную полосу.

Неожиданно на одном перегоне у паровоза сломалась важная деталь.

До ближайшего поста, где был телефон, надо было бежать час. Потом час или два ждать ремонтных рабочих или резервный паровоз. А пока что надо было зажечь красные огни на всех светофорах — закрыть перегон. Одновременно между двумя станциями может находиться только один состав. Значит, эшелоны для фронта должны были стоять без движения.

Лунин вместе со своим помощником соскочил на землю, вытащил из паровозной будки ящик с инструментами и сам принялся за ремонт паровоза. Всё было сделано в полчаса. Но и это небольшое время машинист нагнал в пути, приведя на станцию состав точно по расписанию.

Так работали лунинцы в тылу. Когда первая большая группа рабочих Коломенского завода имени Куйбышева ушла на фронт, меньше всего это отразилось на производительности тех цехов, где были лунинцы. Станочники сами обслуживали механизмы, и

огромная армия подсобных рабочих оказалась высвобожденной.

Но лунинцы помогали не только в тылу. В первых же корреспонденциях о боевых действиях на фронтах сообщалось, что на одном из участков Западного фронта вёл состав к переднему краю обороны машинист-лунинец Яхин. От доставки груза в срок зависел успех боевой операции.

Неожиданно на рельсы перед паровозом легла огромная тень. В следующий момент застучал пулемёт и пули прострочили крышу будки машиниста. Помощник Яхина Потапов выронил из рук лопату, упав головой к топке.

Машинист повёл состав один. Но оказалась повреждённой и машина: шипели струйки пара, ровное дыхание локомотива сменилось беспорядочным шумом и свистом.

Яхин остановил поезд и за несколько минут исправил повреждения. У машиниста-лунинца был с собой весь запас необходимого инструмента. Главное, он владел мастерством квалифицированного слесаря.

Восемь раз водил под бомбёжками составы машинист Яхин, неизменно доставляя их к месту назначения точно по графику, самостоятельно исправляя повреждения в пути, а затем нагоняя просроченное время...

В первые месяцы войны народный комиссар путей сообщения издал специальный приказ, в котором указывалось, что:

«Лунинское движение, возникшее в мирное время, стало неоценимым в условиях Великой Отечественной войны с германским фашизмом.

...лунинское движение является серьёзным резервом транспорта и одной из важнейших основ перестройки работы железных дорог на военный лад».

Героическая работа советских железнодорожников получила высокую оценку далеко за пределами нашей страны. Американская газета «Нью-Йорк сен» писала: «Гитлер недооценил силу и мощь Советского Правительства, патриотизм русского народа, дисциплину масс, русские железные дороги».

Наш очерк о Николае Лунине мы начали с рассказа о лунинце-машинисте Евгении Панове. Этот советский патриот во время бомбёжки, несмотря на повреждения паровоза, вывел из-под огня состав с военным грузом.

Коммунисты депо, в котором работал машинист Панов, оказали ему высокое доверие, избрав его секретарём партийного бюро.

...В строю рядом с красноармейцами, представленными к награде, стоял железнодорожник Панов. Он получал боевую медаль «За отвагу» вслед за пулемётчиком Пановым.

Представитель командования, вручавший награды, спросил у начальника депо:

— Это братья?

— Однофамильцы, — ответил начальник депо. — Но если считать по работе, по оружию, тогда братья — родные братья...

Кровными братьями красноармейцев были лунинцы. Недаром о них говорили: фронтовики и лунинцы — один орудийный расчёт: первые стреляют, вторые снаряды подают.

Бесчисленное количество воинских поездов образцово, точно по графику провёл Лунин. Он беззаветно трудился, внося свою лепту в дело борьбы с озверелым немецким фашизмом. Лунин зарабатывал много. На свои сбережения он купил десятки вагонов угля, лично отвёз этот уголь в Сталинград и подарил героическому городу, в котором в это время почти не

было топлива. Благородный поступок Лунина вызвал много последователей: в Сталинград отовсюду направлялись маршруты леса, дров, кирпича, цемента...

Однажды весной сорок второго года — в один из первых дней, когда растаял снег и ярко светило солнце, Лунину позвонили из Москвы. Он в это время был в депо — ремонтировал паровоз.

В управлении дороги у телефона Лунин слушал, стараясь ничего не пропустить из того, что ему говорили.

Окончив разговор, Лунин, как был в спецовке, побежал домой.

Анна Тимофеевна отворила дверь и испуганно прижалась к стене. Лунин вбежал в комнату, бросился к сыну, который играл на полу, высоко поднял его и закричал:

— Вадим! Вадим! Вадим!

Анна Тимофеевна вошла в комнату вслед за мужем.

— Коля, Николай, что случилось?

Она стояла у порога.

Лунин подошёл к жене, не оставляя сына, крепко обнял обоих.

— Радость, Аня, большая радость. Меня наградили Сталинской премией. Сталин наградил. Понимаешь?!

СЧАСТЬЕ

Война проверила и утвердила жизненность лунинского метода. Этот метод прежде всего — социалистическое отношение к тому, что доверено советскому человеку нашим государством. Хороший колхозник не уходит из кузницы, когда подковывают его коня. Токарь ремонтирует свой станок, артиллерист бережёт своё орудие, машинист следит за исправностью своего паровоза.

Такое отношение к труду возможно только у нас. И только у нас возможно, что среди выдающихся учёных, писателей, изобретателей, удостоенных высшей творческой награды — Сталинской премии, — оказался рабочий — машинист паровоза Лунин.

«Нет слов, — писал Лунин в день награждения его премией, — чтобы выразить радость по поводу присуждения правительством мне, простому советскому машинисту, Сталинской премии...

Тот факт, что рядом с именами выдающихся учёных стоят имена людей практики, показывает, что в соревновании новаторов могут принять участие все советские люди, ибо у нас широчайший простор для приложения сил новаторов, для развёртывания инициативы, применения смётки, рационализации. Нет сомнения, что в этом соревновании примут участие огромные массы советского народа...»

Незабываемой весной сорок пятого года, когда пришла победа, Николай Лунин поехал на Украину, где тысячи километров железнодорожных путей фа-

шистскио варвары перепахали плугом-разрушителем — отвратительным изобретением немецкой техники.

Из Смородинского отделения паровозного хозяйства Южной дороги, которым поручили руководить Лунину, было вывезено в Германию всё ценное оборудование — станки, моторы, компрессоры. Электростанции, водокачки, жилые дома разрушены до основания, будто пронёсся каменный град и огромные глыбы обрушились на дома железнодорожников, на станции, ремонтные мастерские и клубы, на новые детские ясли, выстроенные в мае сорок первого года.

Все эти разрушения видел Николай Лунин, подъезжая к новому месту своей работы.

Но видел он и другое: освещённые солнцем, вытянулись ровной линией янтарно-жёлтые дома из свежего пахучего леса такого яркого оттенка, будто ненастоящие. Плотники сидели на стропилах крыши, на бревенчатых стенах и приветливо махали рукой проходившему поезду.

Чем дальше шёл поезд, тем сильнее было ощущение стройки: в окна врывался запах смолистой стружки, а вот уже появилось здание, освобождённое от лесов, — кирпичное новое депо и вокруг необжитые ещё дома с тоненькими светлозелёными деревцами у крыльца и тут же старые почерневшие стволы, точно срезанные гигантской косой.

Железные дороги восстанавливались с невероятной быстротой. Вслед за наступающей Красной Армией шли железнодорожники. Сначала восстанавливали основные магистрали, а затем, как ветки от ствола, пошли пути к шахтам, элеваторам и посёлкам.

На Украине Лунину рассказали, что самая сложная задача, которую пришлось разрешить воинам-железнодорожникам при восстановлении, — это овладение совершенно новыми для них видами работ. Так, на-

пример, путейцам и мостовикам надо было стать каменщиками, штукатурами, плотниками, печниками, малярами. Все железнодорожники изучили строительные профессии без отрыва от своей основной работы и, что особенно важно, в самые сжатые сроки.

«Строительный университет» не всем давался, так же как в начале лунинского движения не всем давался «слесарный университет». Но там, где освоение новых профессий шло хорошо, стройка быстро двигалась вперёд и залечивались раны, нанесённые войной.

Лунин чувствовал острую нехватку людей. Паровозное хозяйство было запущено, изуродовано войной. То, что удавалось вернуть из увезённого немцами, требовало капитального ремонта.

С приездом Лунина в Смородинском депо широко применяли лунинские методы работы. В срочном порядке нужно было отстроить семь водокачек. Две водокачки были возрождены строительно-восстановительными организациями, а пять водокачек восстановили лунинцы — работники отдела водоснабжения.

В своём отделении Лунин завёл такое правило: каждый молодой рабочий должен овладеть слесарным мастерством.

Для молодых слесарей Лунин выделил опытных слесарей-инструкторов и специальное рабочее место, оборудованное верстаками и необходимым инструментом. Для паровозных бригад, выполняющих ремонт своими силами, отвели особое стойло для локомотива, хороший инструмент и ящики с запасными частями.

В Смородинском отделении Лунин организовал мощный заготовительный цех, куда вошли все существующие подсобные предприятия — слесарные, сварочные, литейная, кузница, оборотная кладовая с неснижаемым запасом деталей.

«В нашем отделении, — говорит Лунин, — внедрение передовых методов в эксплоатацию и ремонт паровозов мы считаем основой всей подготовки к успешному разрешению задач четвёртой сталинской пятилетки».

* * *

Когда советский народ называл имена кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных в Верховный Совет СССР, трудящиеся Лебединского избирательного округа на Украине выдвинули имя Николая Александровича Лунина. Вскоре в небольшом украинском городе Тростянец состоялась встреча кандидата в депутаты Верховного Совета СССР Лунина со своими избирателями.

Николай Александрович ехал в Тростянец по местам, где побывал, казалось бы, совсем недавно. Но как изменилось всё за эти несколько месяцев! Участок дороги, где теперь работал Лунин, связывает Донбасс с центральными и северо-западными районами страны. По обновлённым путям шли составы с углём, а навстречу им платформы со строительными материалами, машинами, оборудованием для сахарных заводов. И как в тот незабываемый день, когда Лунин отправился в свою первую поездку кочегаром, в чём-то неуловимом — в воздухе, в оттенках снежного покрова — чувствовалось приближение весны. От этого или от чего другого было радостно. С этим чувством радости и счастья приехал Лунин в Тростянец, с этим чувством вышел он на трибуну.

И снова, как всегда, он говорил не столько о себе, сколько о лунинцах.

Почему хорошо идёт работа у паровозников Смородинского депо? Лунин видит причину этого в работе старшего машиниста Сидоренко. Это он на паро-

возе СО 17-254, приняв машину из обточки, взял обязательство до следующей обточки вдвое перевыполнить норму пробега и на протяжении всего этого периода так ухаживать за паровозом, чтобы не пришлось заменять ни одну деталь.

Лунин называл последователей машиниста-отличника — Цымбала, Борисенко и других.

О себе Лунин ничего почти не сказал. А ведь машинисты, о которых он говорил, были прежде всего лунинцы. Они вдвое превысили пробег своего локомотива, иначе говоря, заставили паровоз работать за два паровоза благодаря тому, что применили в своей работе метод Николая Лунина.

Лунинское движение, возникшее перед войной, разрослось в годы войны, и сейчас, в период восстановления нашего хозяйства, лунинцы идут первыми в рядах героев новой сталинской пятилетки.

Зёрна, брошенные Николаем Лунным в Новосибирске, дали замечательные всходы по всей стране. Уже в 1940 году количество заходов паровозов в депо между промывками стало в полтора раза меньше, чем в 1939 году. Вдвое сократился объём ремонта при постановке локомотивов в промывку.

А после войны, когда Лунин уже покинул Новосибирск, на новое место его работы — в Смородинское отделение со всех концов страны стали стекаться радостные вести о победах лунинцев.

В Ярославле, например, появился лунинец-диспетчер Мочалов.

В каждом деле можно найти еле уловимые приметы, отличающие мастера. Так узнают по нескольким мазкам одарённого живописца. У железнодорожных диспетчеров также есть свои приметы, по которым они отличают мастера своего дела. Не зря многие железнодорожники считают работу диспетчера искусством.

Диспетчеру Мочалову подчиняются сотни людей, а он, как дирижёр у пульта, в маленькой комнате, обитой мягкой материей, должен управлять всеми действиями этих людей, увлекать их.

Перед диспетчером-лунинцем график оживает, превращается как бы в настоящий путь. Из закрытой изолированной комнаты он видит, что делается вокруг на сотни километров.

Мочалов завёл такой порядок, что, произнося обычное:

— Я диспетчер! Состав готов? — интересовался ещё и тем, в каком состоянии паровоз.

Бывало — машинист жаловался диспетчеру на непорядок в локомотиве.

Но однажды диспетчер-лунинец стал перед, казалось бы, неразрешимой задачей: машинист Прусов сообщал, что не сможет проследовать станцию Вспольe напроход, или, иначе говоря, без остановки, ибо нужно заменить деталь у питательного насоса.

— Останавливаться нельзя, — сказал диспетчер.

— Но паровоз выйдет из строя.

— Не выйдет. Вам дадут нужную деталь.

— Как же дадут, если я не остановлюсь?

— Следуйте напроход.

— Есть следовать напроход! — Щёлкнула мембрана. Машинист отошёл от селектора. Ведь приказ диспетчера — закон, — обсуждать его не полагается.

Не снижая хода, машинист Прусов приближался к станции Вспольe. Зелёный свет открывал ему путь без остановки. На перроне стоял дежурный в красной фуражке. В руке у него был большой обруч с жезлом. Проезжая, машинист, как обычно, сбрасывал свой жезл и на лету подхватывал обруч, получал новый жезл — разрешение для дальнейшего пути. На этот раз обруч с жезлом оказался намного тяжелее.

Когда Прусов опустил обруч на дно будки, он увидел, что к обручу вместе с жезлом прикреплена деталь для насоса. Машинист сменил деталь на ходу, не потеряв ни минуты времени.

О сотнях таких фактов в работе лунинцев сообщают Николаю Лунину.

Герой Социалистического Труда, заместитель начальника депо Тайга Иван Герасимович Сафронов пишет:

«Только за 9 месяцев 1945 года лунинцы нашего депо сберегли государству 338 тысяч рублей, а сами получили премий около 100 тысяч.

Чтобы помочь не имеющим достаточных технических знаний паровозникам производить профилактический ремонт своих машин, мы организовали в депо круглосуточное дежурство бригадиров.

В депо Тайга почти не знают межпоездного ремонта. Плохо здесь чувствует себя бригада, по вине которой паровоз лишний раз зашёл в депо. Все такие случаи немедленно обсуждаются на совещаниях с участием паровозной и комплексной бригад, а также обязательно машиниста-инструктора.

Часто я задумываюсь над тем, — писал Сафронов, — почему не все ещё депо на сети стали лунинскими. Мне кажется, дело тут в разобщённости между ремонтниками и эксплоатационниками, т. е. машинистами. Мой опыт давно меня научил: чем крепче дружба между эксплоатационниками и ремонтниками, тем шире распространяется лунинский метод, тем лучше для паровозного парка. И думается мне, что, развивая социалистическое соревнование, лучшее, что могут сделать наши паровозники, это превратить каждое депо в лунинское».

Народ оказал высокое доверие Николаю Лунину— он был избран депутатом Верховного Совета СССР.

Весной сорок шестого года, в дни Сессии Верховного Совета в Москве, у Лунина произошла встреча с одним из своих последователей. Во время этой встречи Николай Александрович испытал то особое чувство радости, которое приходит к человеку, увидевшему осуществление своей мечты.

На запасных путях Курского вокзала стоял комфортабельный синий экспресс. Лунин обратил внимание на безукоризненную отделку этого необычного состава. Свежеокрашенные вагоны блестели так, что в них можно было смотреться, как в зеркало. Массивные буквы надписи станции отправления и станции назначения казались сделанными из серебра.

Лунин вошёл в первый вагон комфортабельного поезда. На стенке вагона он прочитал: «Жёсткий». Но внутри вагона менялось привычное представление о жёстком вагоне. Через весь вагон тянулись красивые ковровые дорожки. Возле первого купе на полочке стоял телефонный аппарат, за стеклом — в особой нише — часы, рядом висел почтовый ящик.

Навстречу Лунину вышел проводник. Он был рад показать командиру транспорта свой вагон и пригласил Лунина пройти за ним. Оказалось, что все вагоны этого поезда оборудованы одинаково. Всюду телефоны, часы, почтовые ящики; купе отделены от прохода плотными цветными шторами. Лунин приподнял одну из штор: под ней тянулся провод.

— Радио, — сказал проводник. — Над каждым местом наушники. Громкоговорителей у нас нет. Кто хочет — слушает, кто не хочет — не слушает. Это ведь тоже важное условие отдыха в дороге.

Этот поезд оказался своеобразным городком на колёсах. Тут было всё, что могло понадобиться человеку за день-два пути: телефонная станция, радио-

узел, «американка» для ремонта одежды, буфет, камера хранения, душ.

По телефону пассажиры могли разговаривать с едущими в других вагонах, с начальником поезда, с заведующим рестораном, могли заказать душ, вызвать портного. Когда поезд прибывал в город, коммутатор экспресса включался в городскую телефонную сеть, и пассажиры, не выходя из вагона, могли разговаривать с любым абонентом в городе.

Проводник показывал Лунину всё оборудование вагона с гордостью.

— Сами всё сделали, — говорил он, — своими руками. Два месяца тому назад этого поезда вообще не существовало. Были отслужившие свой век вагоны, вышедшие, так сказать, в тираж. Многие вагоны побило войной, а многие просто одряхлели от времени. Вот мы и решили собрать их, отремонтировать и составить образцовый поезд.

— Кто это — мы? — спросил Лунин.

— Лунинцы, — сказал проводник. — Ведь вы, товарищ начальник, слыхали о Николае Лунине? Только он — паровозник, а мы, конечно, работаем по нашему, вагонному делу.

Лунин зашёл с проводником в служебное купе. Тут сияли никелем новые самовары, и всё вокруг радовало глаз чистотой и аккуратностью.

— А тяжело было ремонтировать поезд? — спросил Лунин. — Ведь у вас не было нужной квалификации? Вы совсем не прибегали к помощи специалистов?

— Сами всё сделали, — сказал проводник. — Конечно, нелегко было. Сразу ничего не даётся. Как говорится, не поучась, и сапожной колодки не сделаешь. Учились мы все. Работая, учились, и, учась, работали. Я вот теперь, к примеру сказать, и про-

водник, и слесарь, и маляр. А по-нашему — по-железнодорожному — лунинец. И все у нас такие в бригаде — столярами стали, обойщиками, электромонтёрами. — Проводник помолчал. — А ведь трудно было, товарищ начальник. Не только потому трудно, что квалификации не было, но и материалов недоставало... Вам не скучно, что я рассказываю?

— Нет, — сказал Лунин. — Мне очень интересно. Расскажите всё: как вы работали и как учились. Мне всё интересно.

Проводник поднялся: «Вот поглядите, — он развёл руками, — всё привозное. Самовар вот — тульский. Но из Тулы его надобно было привезти. И так, что ни возьми. Вон табурет. Это кировский — из Кирова. Кронштейн — из Ленинграда. Скатерть — полтавская. В войну, когда снаряды возили, войска, танки, — не до самоваров было. Потому нам и трудно было наш состав оборудовать. Сейчас у нас только первый год мирной пятилетки: тридцать разрушенных дорог, две тысячи мостов в реках лежат. Тяжело начинать любое дело, как тяжело паровозу поезд с места взять. А дальше легче пойдёт. Вот и нам тяжело было: ни того нет, ни другого, ни третьего. Изворачивались. Но теперь мы точно знаем, что будет впереди. Такие вот составы, как наш, к концу пятилетки обычным делом покажутся. На них и внимания обращать не станут. Вагоны будут тогда цельнометаллические, воздух в вагонах можно будет увлажнять и подсушивать по желанию. Одних вокзалов восстановят и построят новых полторы тысячи. Да каких вокзалов! И не снились нам такие: не вокзалы — дворцы. А электрических поездов у нас будет больше, чем в Америке. Тогда людям работать будет куда легче. Всё под рукой — и лес из Архангельска и арматура из Ленинграда.

— Правильно, — сказал Лунин. — Так и будет.

— Этот план утвердил Сталин и народ...

Лунин остался с проводником пить чай. Чувствовал он себя всё время неловко оттого, что сразу не назвался. Но за чаем проводник спросил, как его зовут, и Лунин сказал:

— Николай Александрович, а по фамилии Лунин.

— Точно! — подхватил проводник. — Я же сразу приметил по тому, как вы в дело вникаете и во всём разбираетесь, — лунинец. Ну, а раз сам Лунин — значит лунинец и есть...

В эти дни, на Сессии Верховного Совета, Лунин вместе с другими избранниками народа в Кремлёвском дворце увидел товарища Сталина.

Прежде всего Лунин хотел повнимательнее рассмотреть, не постарел ли Иосиф Виссарионович, не устал ли от титанической работы, которую вынес на своих плечах в годы войны.

Иосиф Виссарионович был в форме Генералиссимуса Советского Союза, на груди его была видна Золотая Звезда Героя Социалистического Труда. Товарищ Сталин тепло улыбался и в ответ на овацию зала аплодировал избранникам народа и в их числе Николаю Лунину.

Во время заседания Сталин слушал докладчиков, иногда просматривал какие-то бумаги. Лунину он показался помолодевшим, и от этого стало радостнее и спокойнее.

Незадолго перед Сессией товарищ Сталин говорил в своём выступлении:

«Развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры

промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырьё и продовольствие».

А сейчас Лунин, слушая в зале Кремлёвского дворца доклад о пятилетнем плане развития народного хозяйства — о 40 миллиардах, которые вкладывает правительство в железнодорожный транспорт, видел и то, как новые обтекаемые паровозы пойдут по путям с новыми необкатанными рельсами и свежепросмолёнными шпалами, как машинист будет получать по телефону указания диспетчера на ходу поезда, а сигналы на пути он будет видеть перед собой, как на экране, и не придётся машинисту высовываться из будки.

Почти полмиллиона новых вагонов получат за пятилетие наши железные дороги. Слушая об этом, Лунин вспомнил виденные им сегодня вагоны синего экспресса.

Пятилетка изменит железнодорожную карту нашей страны. Из Донбасса на Урал и Поволжье будет создан второй железнодорожный выход по Сталинско-Магнитогорской магистрали. А сколько новых линий пройдёт на севере, в Средней Азии и в других районах нашей страны.

Всё это видел Лунин за цифрами и фактами, которые приводил в докладе товарищ Вознесенский, в спокойной уверенности товарища Сталина.

И казалось Лунину, что он мчится на паровозе, берёт крутой подъём. Вот уже пройден самый трудный участок, остались позади водокачки, обращённые в кучи кирпича, вокзалы с одними рёбрами железных остовов, разбитые войной дома.

Паровоз поднимается всё выше и выше, и уже впереди видны новые пути, посаженные по бокам деревья, красивые вокзалы, живописные посёлки, ажурные мосты...

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Один из многих	
Первые девять лунинцев	11
Трудности	15
Советы вождя	26
Победа	31
По «зелёной улице»	37
Родные братья	48
Счастье	52

Редактор *Б. Октябрьский*
Техн. редактор *Д. Коротаева*

Л138509. Сд. в наб. 20/VI-46 г. Подп. к печ. 2/VIII-46 г.
Объем 2 п. л. Зн. в п. л. 54000.
Уч.-изд. л. 2,7. Тираж 15.000. Зак. 1824.

Тип. Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

1 руб. 50 коп.